

Asia: LVM/2394/03/2017

## **Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

### Hallituksen esitys

#### **Yleiset kommentit hallituksen esityksestä**

HSL pitää hyvänä asiana, että rataverkon haltijan vastuuta ei ulkoisteta.

Kolmesta toteuttamisvaihtoehdosta valittu toteuttamisvaihtoehto ei mahdollista rautatieliikenteenohjauspalveluiden kilpailuttamista vaan luodaan uusi monopoli, koska omaisuutta siirretään Liikennevirastolta perustettavalle liikenteenohjausyhtiölle. Siirrettävän omaisuuden osalta voi muodostua uusia rajapintoja epätarkoituksenmukaisiin kohtiin, kuten esimerkiksi asetinlaitteen ja kauko-ohjausjärjestelmän välille. Nykytilassa selkeä kokonaisvastuu infrastruktuurin (sisältäen muun muassa ohjausjärjestelmät) osalta on ollut Liikennevirastolla ja kun valitussa toteuttamisvaihtoehdossa vastuu hajaantuu, on HSL:llä huoli koko rautatieliikennejärjestelmän toimivuudesta sekä kustannusten noususta. Lisäksi HSL:n huoli on, että kenellä on intressi koko rautatieliikennejärjestelmän kehittämisestä esimerkiksi kulunvalvontajärjestelmien osalta.

#### **Yleisperustelut**

-

#### **Yksityiskohtaiset perustelut**

-

#### **Lakiehdotukset**

##### **Laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi**

-

##### **Laki aluevalvontalain muuttamisesta**

-

## **Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta**

-

## **Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

HSL on huolissaan siitä, että miten varmistetaan tieliikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden laatu ja tasapuolisuus tilanteessa, jossa on useita tie- ja katuverkon haltijoita liikenteenohjausyhtiön asiakkaana. Kuka vastaa kokonaisuudesta?

Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajan tiedonhallinta on kuvattu epäselvästi. Onko viranomaisella velvollisuus vai oikeus tietojen luovuttamiseen? Onko selvitetty kattavasti vaikutuksia tietojen luovuttamisesta osakeyhtiölle viranomaisen sijaan erityisesti salassa pidettävien asioiden osalta?

2 luvun 3 §:n esityksessä todetaan, että junien sijaintitiedot eivät ole saatavilla, vaikka tieto on olemassa. HSL:n käsityksen mukaan tämä tieto on saatavilla avoimesta rajapinnasta, jota useiden harrastajien tekemät sivustot/sovellukset hyödyntävät.

HSL haluaa korostaa sitä, että Liikenneviraston nykyisin tarjoama avoin data tulee säilyttää vähintään nykyisen laajuisena, luotettavana ja maksuttomana.

## **Laki meripelastuslain muuttamisesta**

-

## **Laki rautatielain muuttamisesta**

Miten määritellään kohtuullinen tuotto, joka on mainittu 2 §:n kohdassa 36?

27b §:ssä mainitaan, että ratakapasiteettia voi jakaa liikenteenohjauspalvelua tarjoava yhtiö tai yhteisö. Voiko muodostua hinnoittelulla tilanne, jossa korkeammalla hinnalla saa ostettua parempaa palvelua muiden kustannuksella?

## **Muut esitykseen sisältyvät lakiehdotukset**

-

## **Muita huomioita ja kommentteja**

### **Muut mahdolliset huomiot**

HSL:n yleinen huoli on, että kustannustaso nousee vertikaalisen segregaaation myötä rautatieliikenteen osalta.

Sailavuo-Asikainen Pirjo  
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä - Kati Hepokorpi, johtava lakimies,  
Hallinto- ja strategiapalvelut